

## 議題 2 料金体系の見直しについて

### 1 川越シャトルの運行経費等

料金体系の見直しを検討する前に、川越シャトルの 1 km あたりの運行経費がどれくらい掛かっているかを算出します。

《計算》

○年間経費 151,466,224 円

○年間総距離 351,904.9 km (13 路線・回送距離は含めず)

○1 km あたりの運行経費

$151,466,224 \text{ 円} \div 351,904.9 \text{ km} \approx 430 \text{ 円} / \text{km}$

※数値は、平成 26 年度実績値を使用

なお、運行距離を見直し基準となっている 10km に設定した場合の経費

▼10km の路線を 1 日 2 便（往復 4 便）運行させた場合の経費

$430 \text{ 円} \times 10 \text{ km} \times 4 \text{ 便} \times 359 \text{ 日} \approx \boxed{\text{約 } 617 \text{ 万円}}$

▼10km の路線を 1 日 4 便（往復 8 便）運行させた場合の経費

$430 \text{ 円} \times 10 \text{ km} \times 8 \text{ 便} \times 359 \text{ 日} \approx \boxed{\text{約 } 1,235 \text{ 万円}}$

▼10km の路線を 1 日 6 便（往復 12 便）運行させた場合の経費

$430 \text{ 円} \times 10 \text{ km} \times 12 \text{ 便} \times 359 \text{ 日} \approx \boxed{\text{約 } 1,852 \text{ 万円}}$

### 2 収入増加の方策について

川越シャトルの収入を今後増加させるために、以下の方策が考えられます。

- 1 川越シャトルの利用者を増加させ、収入そのものを増加させる
- 2 料金の値上げ
- 3 協賛金の募集
- 4 車内広告や車体ラッピング等による広告募集

### 3 収入の増加に伴う効果について

収入の増加に伴う効果については、以下のとおり考えられます。

#### ① 路線の新規設定や増便に充当することが可能

例1 617万円収入が増加すれば、

→ 1日2便（往復4便）、新規路線の設定もしくは増便が可能

例2 1,235万円収入が増加すれば、

→ 1日4便（往復8便）、新規路線の設定もしくは増便が可能

#### ◆具体的な効果として考えられるもの

○増便に伴い、乗りたい時間帯の運行本数が増加

→各市民センター主催の講座やイベント等に参加可能

○川越シャトルが運行していない地域への運行が可能

○病院や地域包括支援センター付近へのバス停の設置が可能

#### ② 収支状況の改善が可能

収入の増加により、市の補助金を減らすことができるため、川越シャトルの収支状況を改善させることが可能となります。

#### ◆具体的な効果として考えられるもの

○市の補助金が減り、川越シャトルを維持したり、利便性を向上させたりする他の取り組みに充当することが可能



**増収分を利用者に還元することが可能**

#### 4 川越シャトルの料金体系に係る課題について

川越シャトルは、民間の路線バスと競合しないように路線を設定し、路線バスを補完する役割を担っているため、民間の路線バスと川越シャトルの料金体系が均一であることが望ましいと考えられます。

しかしながら、川越シャトルは、高齢者や障害のある方に配慮して運行する側面があるため、特別乗車証による割引や無料の制度が設けられています。

したがって、それぞれで料金体系が異なっており、料金サービスに関して不均衡が生じていることが課題となっています。

	70歳以上 80歳未満	80歳以上
川越シャトル	100円（要特別乗車証）	無料（要特別乗車証）
路線バス（民間）	通常運賃	通常運賃

※シルバーパス、高齢者運転免許返納割引などの制度は除く。

## 5 料金体系の見直しに関する市の考え方について

### ① 80歳以上の高齢者による料金負担

今回の見直しにおける基本目標を実現するためには、継続的かつ安定的に収入を得ることができる『料金の値上げ』を実施し、その増収分を新規の路線設定や増便に充当することが必要ではないかと考えます。

また、民間の路線バスとの料金体系の乖離を少しでも是正する視点からも、『料金の値上げ』を実施する必要があると考えます。

したがって、80歳以上の高齢者による料金について、無料から一定の料金を負担していただくことを検討します。

### ② 障害者の介助者に対する運賃の見直し

平成28年4月から、障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（障害者差別解消法）が施行されます。この法律は、障害を理由とする差別の解消を推進し、もって全ての国民が、障害の有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会の実現に資することを目的に施行されるものです。

この法律の施行を機に、障害者の介助者に対する運賃を見直すことを検討します。川越シャトルの運行目的のひとつに、『高齢者、障害のある方に配慮した交通手段を確保する』とあり、障害者とともに行動しなければならない介助者の負担を少しでも減らすため、県内他市の状況を参考にしながら、見直しを図ることとします。

⇒ 料金体系の見直しに関する具体的なケースは、次ページ以降を参照

## 6 料金体系の見直しに関する具体的ケース

### ① 80歳以上の高齢者による運賃負担

#### <ケース1>

70歳以上80歳未満の高齢者の運賃を100円から150円に、  
80歳以上の高齢者の運賃を無料から100円に設定した場合

#### ▼26年度実績をもとにどれだけ増収が見込めるか？

	利用者	収入
70歳～ 79歳	75,994人	7,599,400円 [75,994人×100円]
80歳以上	※83,724人	0円

※無料利用者（124,961人）のうち、80歳以上の利用者の割合が約67%（H27 OD調査による）であることから算出。



	利用者	収入（平成30年度～）
70歳～ 79歳	75,994人	11,399,100円 [75,994人×150円]
80歳以上	83,724人	8,372,400円 [83,724人×100円]

**増収額**

$$11,399,100円 - 7,599,400円 + 8,372,400円 =$$

**12,172,100円**

	運行収入
平成26年度	34,478,278円
平成30年度～	46,650,378円

**増収率 35.3%**

＜ケース２＞

70歳以上の高齢者の運賃をすべて100円に設定した場合

▼26年度実績をもとにどれだけ増収が見込めるか？

	利用者	収 入
70歳～ 79歳	75,994人	7,599,400円 [75,994人×100円]
80歳以上	83,724人	0円



	利用者	収 入 (平成30年度～)
70歳～ 79歳	75,994人	7,599,400円 [75,994人×100円]
80歳以上	83,724人	8,372,400円 [83,724人×100円]

増収額

0円+8,372,400円 =

8,372,400円

	運行収入
平成26年度	34,478,278円
平成30年度～	42,850,678円

増収率 24.3%

<ケース3>

80歳以上の高齢者の運賃を50円に設定した場合

▼26年度実績をもとにどれだけ増収が見込めるか？

	利用者	収入
70歳～ 79歳	75,994人	7,599,400円 [75,994人×100円]
80歳以上	83,724人	0円



	利用者	収入(平成30年度～)
70歳～ 79歳	75,994人	7,599,400円 [75,994人×100円]
80歳以上	83,724人	4,186,200円 [83,724人×50円]

増収額

0円+4,186,200円 =

4,186,200円

	運行収入
平成26年度	34,478,278円
平成30年度～	38,664,478円

増収率 12.1%

## ② 障害者の介助者に対する料金の見直し

### 障害者の介助者に対する料金を半額から無料にした場合

今回のOD調査により、1週間における障害者の介助者の人数は9名。  
これをもとに、1年間（359日で計算）の総数を算出すると、462名となる。

なお、川越シャトルで最も高い料金は、360円（区間：総合福祉センター⇄上福岡駅西口）である。

#### ▼障害者の介助者料金における年間総額（推計）

$$360円 \times 0.5（半額） \times 462名 = 83,160円$$

**減収額 83,160円**